

|                |                          |
|----------------|--------------------------|
| AKTUELLER TEXT | NEU VORGESCHLAGENER TEXT |
|----------------|--------------------------|

### Antrag 1:

|  |  |
|--|--|
| <p><b>I.2 ÄNDERUNG DER VORSCHRIFTEN</b><br/>         Jeder Änderungsantrag dieser Klassenvorschriften muss vom Comité Corsaire International (CCI) vorgetragen werden. Nach der Prüfung der Schlussfolgerungen der von der Commission Technique Internationale (CTI) vorgeschlagenen Änderung kann das Comité Corsaire International entscheiden, ob der Änderungsantrag den nationalen Vereinigungen vor dem ersten Oktober jedes Jahres zur Zustimmung vorgelegt wird.</p> | <p><b>I.2 ÄNDERUNG DER VORSCHRIFTEN</b><br/>         Jede nationale Vereinigung kann dem Comité Corsaire international (CCI) eine Änderung der Klassenvorschriften vorschlagen. Das CCI sammelt jedes Jahr vor dem 1. Oktober die Meinung der französischen und schweizerischen technischen Kommissionen über die vorgeschlagenen Änderungen. Falls die französische und die schweizerische technische Kommissionen mit der vorgeschlagenen Änderung einverstanden sind wird diese den nationalen Vereinigungen übergeben um sie während der Generalversammlungen zur Genehmigung vorzulegen.</p> <p>Falls mindestens eine der französischen und schweizerischen technischen Kommissionen mit der Änderung nicht einverstanden ist, wird das CCI den nationalen Vereinigungen die Meinung jeder technischen Kommission weitergeben. Falls mindestens eine der nationalen Vereinigung bei CCI verlangt, dass die Änderung den französischen und schweizerischen Generalversammlungen vorgeschlagen wird, muss die vorgeschlagen werden.</p> <p>Falls einen Vorschlag von der französischen und schweizerischen Generalversammlungen angenommen wird, wird dieser, unter Vorbehalt der Zustimmung von der FFVoile und der Swiss Sailing, umgesetzt. Falls nicht wird der Änderungsvorschlag verworfen und nicht umgesetzt.</p> |
|--|--|

### Antrag 2 :

|   |  |
|---|--|
| <p><b>II.1.1 Bau</b><br/>         Der Rumpf muss bauplangerecht nach den Spezifikationen des Architekten sein, die bei den zugelassenen Bootsbauern und den anerkannten nationalen Vereinigungen hinterlegt sind. Der berufsmässige Bau darf nur von einem, vom Vertreter des Architekten beauftragten, Bootsbauer mit dem Einverständnis der nationalen Vereinigung erfolgen. Der Bootsbauer garantiert die Konformität. Die für den berufsmässigen Bau des Rumpfes zugelassenen Materialien sind:<br/>         a) Sperrholz auf traditioneller Holzstruktur<br/>         b) Sperrholz im Verbund mit Glasfaser verstärktem Epoxydharz für den Boden und die Seitenwände, ein Sandwich aus Schaum mit Sperrholz und Glasfaser verstärktem Epoxydharz für das Kabinendach und das Vordeck</p> | <p><b>II.1.1 Bau</b><br/> <b>II.1.1.1 Übereinstimmung mit der Baupläne und Spezifikationen des Architekten</b><br/>         Der Rumpf muss bauplangerecht nach den Spezifikationen des Architekten sein, die bei den zugelassenen Bootsbauern und den anerkannten nationalen Vereinigungen hinterlegt sind und im Amateur-Bau-Dossier enthalten sind. Gleich welche Bauart angewandt wird, die ursprünglich vom Architekten vorgesehene Gewichtsverteilung muss beibehalten werden. Im besonderen muss das Gewicht pro m<sup>2</sup> aller Elemente (Boden- und Seitenwände, Deck, Kabinendach und Cockpit) gleichmässig über die gesamte Fläche verteilt sein</p> <p><b>II.1.1.2 Berufsmässigen Bau</b><br/>         Der berufsmässige Bau darf nur von einem, vom Vertreter des Architekten beauftragten, Bootsbauer mit dem Einverständnis der nationalen Vereinigung erfolgen. Der Bootsbauer garantiert die Konformität. Die für den berufsmässigen Bau des Rumpfes, des Decks, des Vordecks und des Cockpits zugelassenen Materialien sind:<br/>         - Sperrholz auf traditioneller Holzstruktur oder Kehl-Fuge ;<br/>         - Sperrholz im Verbund mit Glasfaser verstärktem Epoxydharz auf Kehl-Fuge Struktur.</p> |
|---|--|

|  |   |
|--|---|
| <p>c) Polyester- oder Epoxydharz mit Glasfaser verstärkt in monolithischer Ausführung</p> <p>d) Ein Sandwich aus Schaum mit Glasfaser verstärktem Polyester- oder Epoxydharz</p> <p>Alle "exotischen" Fasern wie Kevlar oder Karbone sind für den gesamten Bau von Rumpf, Deck, Kabine, Cockpit und Ballastraum ausgeschlossen.</p> <p>Püttingeisen und Ruderbeschläge aus Karbonfiber sind zugelassen.</p> <p>Der Eigenbau gemäss einem vom Architekten erstellten Selbstbauplan für die Sperrholzausführung kann durch eine nationale Vereinigung erlaubt werden.</p> <p>Gleich welche Bauart angewandt wird, die ursprünglich vom Architekten vorgesehene Gewichtsverteilung muss beibehalten werden. Im besonderen muss das Gewicht pro m2 aller Elemente (Boden- und Seitenwände, Deck, Kabinendach und Cockpit) gleichmässig über die gesamte Fläche verteilt sein (siehe dazu die Spezifikationen im technischen Anhang).</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Glasfaser geschichtet mit Polyester- oder Epoxyharz (monolithisch)</li> <li>- Ein Sandwich aus Schaum mit Glasfaser verstärktem Polyester- oder Epoxydharz</li> </ul> <p>Die Nutzung eines Sandwich aus Schaum mit Sperrholz und Glasfaser verstärktem Epoxydharz für nur für das Kabinendach und das Vordeck erlaubt.</p> <p>II.1.1.3 Eigenbau</p> <p>Der Eigenbau gemäss einem vom Architekten erstellten Selbstbauplan für die Sperrholzausführung kann durch eine nationale Vereinigung erlaubt werden.</p> <p>Die Nutzung von einer Kehl-Fuge Struktur ist für den Eigenbau erlaubt.</p> <p>II.1.1.4 Karbonfasern</p> <p>Alle "exotischen" Fasern wie Kevlar oder Karbone sind für den gesamten Bau von Rumpf, Deck, Kabine, Cockpit und Ballastraum ausgeschlossen.</p> <p>Eine Ausnahme gilt für diejenigen Corsaire, welche von der Werft Y.O.R.C zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31 Dezember 2006 gebaut wurden oder vor dem 1. März 2010 von dieser Werft renoviert wurden für die Püttingeisen und Ruderbeschläge aus Karbonfiber. Diese Ausnahme gilt für die einzelnen Stücke nicht mehr, falls diese ersetzt werden.</p> |
|--|---|

### Antrag 3:

|   |  |
|---|--|
| <p>Am Rumpf sind Öffnungen erlaubt für das Durchführen von: einer Ankerkette in den Kettenkasten, Spritzwasser aus dem Cockpit im Spiegel, Schoten durch das Schandeck oder die Bordwand oberhalb der Backkisten.</p> <p>Der Einbau einer Belüftungseinrichtung auf dem Vordeck und eines Schiebeluks auf der Kabine sind zugelassen. Die Anordnung der obligatorischen Handläufe auf dem Kabinendach ist frei.</p> <p>Die Plastifizierung der Schale wird nicht als Veränderung des Baumaterials betrachtet.</p> <p>Die dreieckigen Verlängerungen der Kabinenseitenwände können entfernt werden.</p> <p>Das Ruderblatt kann in den Toleranzen gemäss Plan Seite 10 dieser Klassenvorschriften profiliert sein.</p> <p>Eine Stabilisierungsflosse kann vor dem Ruder angebracht werden</p> | <p>II.1.2 Änderungen</p> <p>II.1.2.1 Öffnungen</p> <p>Am Rumpf sind Öffnungen erlaubt für das Durchführen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- einer Ankerkette in den Kettenkasten;</li> <li>- Spritzwasser aus dem Cockpit im Spiegel;</li> <li>- Schoten durch das Schandeck oder die Bordwand oberhalb der Backkisten.</li> </ul> <p>Der Einbau einer Belüftungseinrichtung auf dem Vordeck und eines Schiebeluks auf der Kabine sind zugelassen.</p> <p>II.1.2.2 Verstärkungen</p> <p>Um den Rumpf und das Deck zu verstärken, ist folgendes erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine lösbare Deckstütze ;</li> <li>- zusätzliche Kielwinkel oder Decksbalken ;</li> <li>- eine Fournierschicht aus Sperrholz.</li> </ul> <p>II.1.2.3 Diverses</p> <p>Die Plastifizierung der Schale wird nicht als Veränderung des Baumaterials betrachtet.</p> <p>Die dreieckigen Verlängerungen der Kabinenseitenwände können entfernt werden.</p> <p>Eine Stabilisierungsflosse kann vor dem Ruder angebracht werden (siehe Anhang 4).</p> |
|---|--|

(siehe Anhang 4).

## Antrag 4:

|   |  |
|---|--|
| <p><b>II.1.3 BOOTSGEWICHT</b><br/>Gewogen wird das Boot mit Rigg (Spibaum inbegriffen), Ruder und Beschlagen. Nicht dazu gehören im besonderen:<br/>Die Segel, das Ausrüstungsmaterial, das Ankergeschirr und die Matratzen.<br/>Unter diesen Bedingungen darf das Gewicht 560 kg nicht unterschreiten.<br/>Korrekturen erfolgen mittels Bleigewichten, die unverrückbar befestigt werden (siehe dazu die Spezifikationen im Anhang).</p> | <p><b>II.1.3 BOOTSGEWICHT</b></p> <p><b>II.1.3.1 Messbedingungen und Minimalgewicht</b><br/>Gewogen wird das Boot mit Rigg (Spibaum inbegriffen), Backkistendeckel, Kabinentür, Schiebeluk, Ruder und Beschlagen. Nicht dazu gehören im besondere: Bodenbretter der Kabine, Deckstütze (falls vorhanden), Segel, Ausrüstungsmaterial, das Ankergeschirr und die Matratzen.<br/>Unter diesen Bedingungen darf das Gewicht 560 kg nicht unterschreiten.</p> <p><b>II.1.3.2 Kontrolle des Gewichts</b><br/>Eventuelle Korrekturen erfolgen mittels Korrekturgewichten. Diese bestehen aus Bleiplatten, welche unverrückbar befestigt werden. Sie werden regelmässig verteilt und weniger als 1 Meter vom Bug resp. vom Heck platziert.</p> <p><b>II.1.3.3 Wiederherstellung der Konformität</b><br/>Die Wiederherstellung der Konformität mit dem Minimalgewicht, falls möglich, erfolgt unter der Aufsicht der nationalen Vereinigung zu welcher das betroffene Boot gehört. Falls sie nicht möglich ist, oder in der Zwischenzeit müssen die Korrekturgewichte platziert bleiben.</p> |
|---|--|

## Antrag 5:

|  |   |
|--|---|
|  | <p><b>II.1.4 Schwert (neuer Artikel)</b><br/>Die Form des Schwerts muss konform zum Plan sein. Sie muss aus Stahl oder rostfreiem Stahl sein. Die maximale Breite ist 6 mm. Schwerte mit einer Breite zwischen 6 mm und maximal 8 mm werden toleriert, sofern sie deklariert und vor dem 1. März 2010 installiert sind ; sie können nur durch ein konformes Schwert ersetzt werden.</p> |
|--|---|

## Antrag 6:

|   |   |
|---|---|
| <p><b>III.1.2 MINIMALE AUSRÜSTUNG</b><br/>.....<br/>- ein Paddel,<br/>- einen Bootshaken,<br/>.....<br/>- ein Abschlepptau,</p> | <p><b>III.1.2 MINIMALE AUSRÜSTUNG</b><br/>.....<br/>- ein Ruder oder zwei Paddeln von angemessener Grösse,<br/>- einen Bootshaken (das Ruder und der Bootshaken müssen verschieden sein)<br/>.....<br/>- ein Abschlepptau mit einem Durchmesser von Minimum 10 mm und einer Länge von Minimum 20 Meter. Ein schwimmendes Abschlepptau wird empfohlen. Das Abschlepptau und die Ankertrosse müssen verschieden sein.<br/>.....<br/>(Rest des Artikels unverändert)</p> |
|---|---|

|   |  |
|---|--|
| <p><b>III.2.2 BUGKORB</b><br/>Der Bugkorb ist obligatorisch. Erlaubt sind ein Heckkorb und eine Leiter, um ins Boot zu steigen.</p> | <p><b>III.2.2 BUGKORB</b><br/>Der Bugkorb ist obligatorisch. Er muss aus Stahl oder rostfreiem Stahl sein und eine minimale Höhe von 40 cm haben. Bugkörbe welche vor dem 1. März 2010 montiert sind</p> |
|---|--|

|  |   |
|--|---|
|  | und diese Normen nicht respektieren werden toleriert. Sie können nur durch konforme Bugkörbe ersetzt werden. Erlaubt sind ein Heckkorb und eine Leiter, um ins Boot zu steigen. |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
| <b>III.2.4 FUSSRASTER</b><br>Zwei Fussraster mit einer minimalen Länge von 90 cm sind auf dem Vordeck obligatorisch. | <b>III.2.4 FUSSRASTER, HANDLÄUFE</b><br>Zwei Fussraster mit einer minimalen Länge von 900 mm und Höhe von 15 mm sind obligatorisch auf jeder Seite des Vordecks.<br>Zwei Handläufe mit einer minimalen Länge von 300 mm sind obligatorisch auf jeder Seite des Decks. |
|--|---|

### **Antrag 7:**

|   |   |
|---|---|
| <b>IV.1 AUSTRÜSTUNG</b><br>Bei Regatten muss jedes Schiff an Bord mitführen:<br>- Die Bodenbretter der Kabine,<br>- Die Matratzen der 2 Längskojen. | <b>IV.1 AUSTRÜSTUNG</b><br><b>IV.1.1 Bodenbretter der Kabine</b><br>Die Bodenbretter der Kabine sind nicht obligatorisch. Falls Bodenbretter vorhanden sind, müssen diese abnehmbar sein.<br><b>IV.1.2 Matratzen</b><br>Bei Regatten muss jedes schiff die Matratzen der zwei Längskojen an Bord mitführen. |
|---|---|